

3951

31 CENNO CRITICO

SULLA

FERROVIA PALERMO - CORLEONE



PALERMO
TIPOGRAFIA PRIULLA
Vicolo Brugnò, 14-16

—
1891



3951
31



... Caron, non ti crucciare
Vuolsi così colà dove si puote
Ciò che si vuole e più non dimandare

DANTE—*Inf.*

1.

Se ci fossimo voluti accingere minutamente ad uno esatto studio critico, qual si conviene, sul sistema delle ferrovie economiche in Sicilia, certamente avremmo dovuto attendere lunga pezza le possibilità di stabilire i confronti, tanto dal lato tecnico che amministrativo, fra una linea e l'altra in esercizio. Ma siccome altro elemento non abbiamo per ora che la infelice prova della sola Palermo-Corleone, così non sarà discaro permetterci, alla stregua della nostra esperienza in cose ferroviarie, ricordare ai nostri concittadini e a chi possa avere maggior interesse, que-

sti 68 chilometri di ferrovia a sistema ridotto Palermo-Corleone, che con un criterio tutto proprio, da disgradare il più elementare novizio ferroviario, si esercitano in atto nell'isola nostra, e le cui disgraziate vicende procacciatele hanno, appena appena, destato la pubblica attenzione.

Sembra a primo acchito che si vogliano da noi evocare avvenimenti di primo ordine o gesta famose di arditi intraprenditori; ma se non è così non è peraltro giusto che debba lasciarsi nell'oblio questo inizio di un nuovo sistema di viabilità in Sicilia e non dirne parola, se non altro nell'interesse del nostro commercio e della possibile convenienza economica dei Consorzi Provinciali in particolar modo, e degli speculatori in generale. Difatti mai fin qui l'opinione pubblica ebbe ad intrattenersi con rettitudine, imparzialità e franchezza di questo primo esperimento ferroviario in Sicilia; e noi pertanto siamo di parere che, persistendo tuttavia nell'indifferentismo egoista di cui pur troppo è maestra oggi giorno la società moderna, si farebbe torto, non solo alla benevolenza degli iniziatori della ferrovia in argomento e del Consorzio Concessionario che volle attuarla, ma pure all'avvenire di essa linea e al relativo traffico che potrebbe e dovrebbe con utile vantaggio derivarne. Ep-

però conviene, in appoggio alla pubblicità che desideriamo fosse data a questo nostro breve cenno critico, esaminarne sommariamente i difetti, sia che questi derivino dal naturale sistema della linea, sia che ve li abbia arrecati la poca esperienza tecnica, o gli errori amministrativi e pratici di coloro che sono stati fin qui prescelti al governo del suo esercizio!

Pertanto in ordine a queste nostre considerazioni, ci riserviamo, a miglior tempo, reputandolo conveniente, avvisare ai mezzi onde ottenerne la completa riuscita fin qui non raggiunta, a nostro debole avviso, più per insufficienza degli uomini, che per qualsiasi altra ragione voglia mai farsi valere.

II.

Le ferrovie Consorziali a scartamento ridotto sono quelle che, a giudizio di uomini competenti, convengono ai paesi montuosi, specie come il nostro, in cui oggi si esercita il primo tronco della Palermo-Corleone-Sciacca, dello scartamento di 95 Cm., val quanto dire abbastanza comodo, se si consideri come nel Belgio, nell'Olanda, nella Svizzera, nell'Italia stessa e in tante altre regioni d' Europa, funzionino produttive ferrovie ridotte fino a 65 Cm. di scartamento. Epperò,

quello che fa difetto in noi si è lo sviluppo per nulla generoso dato alle curve-linee, le quali, oltre ad esservene per circa 40 Km. in soli 68 Km. di strada, per la maggior parte variano fra i 70 e gli 80 m. di raggio, su cui debbonsi superare ascensioni del 39 al 40 per mille, sempre incostanti per un continuo avvicinarsi di avvallamenti a mezza costa sopra terreni difficili e franosi c'è pare siano stati scelti a bella posta. Vero è che il regolamento tecnico per la costruzione di siffatto genere di ferrovie prescrive magari il raggio delle curve fino a 70 m., ma ciò è detto in previsione di certe date località di montagna, le quali, se si volessero evitare nel progetto di costruzione, darebbero luogo necessariamente a grandi opere d'arte, non corrispondenti certamente al sistema economico cui s'informa il problema a risolvere.

Ora, essendosi voluto fra noi adottare in sì larga copia il raggio di m. 70, sia pure a scopo di eccessiva economia, non si è tenuto conto del gravissimo inconveniente di una trazione obbligatoriamente limitata ad uno scarso numero e peso di veicoli, con quanto grave danno del traffico e sfrido di materiale rotabile non è a dirsi. Né a questo solo si limita l'inconveniente: havvi altresì l'ingiunzione governativa della velocità obbligatoria dei convogli non eccedente i 16 Km. all'ora

a detrimento di uno dei migliori fattori delle ferrovie, cioè quello della brevità del tempo, che in commercio vale tanto oro!

Ed invero, non pochi disguidi e non lievi infortuni ebbero a deplorarsi durante il primo periodo di servizio di questa linea, la quale venne completamente discredita e derisa dal pubblico, spettatore inorridito di treni rovesciati, di locomotive inghiottite dalle frane, e di veicoli, quasi meschini modelli da giocattoli, trasportati in aria dal vento! Naturale conseguenza tutto questo, non solo dell'ignoranza di arruffoni che ne ebbero affidate sin dall'inizio le sorti, altresì della poca cura dell'Ufficio del R. Ispettorato del tempo, che ne autorizzava l'esercizio con molta leggerezza, quando poco dopo era costretto ordinarne la sospensione per ragioni di sicurezza pubblica.

Fu giocoforza quindi, onde ridurre pressoché tollerabile l'esercizio di questa ferrovia, che l'Impresa R. Trewhella, la quale ne avea avuta affidata la costruzione a *forfait* in qualità di succoncessionario, si sobbarcasse, a furia d'intime giudiziarie, a poco alla volta rattopparne i danni e riparare così al mal fatto, contro non lievi ed impreviste nuove spese.

Difatti sarebbe ora cattiveria obbiettare in merito all'odierna possibile circolazione dei convogli se si

consideri alle molte opere di consolidamento state aggiunte a quelle previste dal progetto, non che ai tiranti in ferro che allacciano fra di loro le curve armate di chiodi in uso nelle ferrovie a sistema ordinario allo scopo di scongiurare il possibile spostamento, per la forte resistenza del minimo raggio delle curve di 70 m. Ciò non pertanto la sicurezza del pubblico non può dirsi del tutto garantita stante i frequenti disguidi che si succedono tuttavia a causa dell'economia che si lesina nella manutenzione della strada e pel logoro e pessimo materiale rotabile lasciato in completo abbandono!

A questo breve cenno riguardante la parte tecnica della strada nulla sapremmo suggerire per eliminare gl'inconvenienti anzidetti. Il solo prolungamento della linea in più eque condizioni pratiche con un materiale adatto alla bisogna potrà compensare, se non in tutto, almeno in parte quello che in atto non soddisfa l'interesse e la sicurezza del pubblico, rimasto diffidente e perplesso per gl'infortuni precedenti che si sperimentavano giornalmente durante la marcia dei convogli.

III.

Un po di storia.

L'impresario Trewhella succoncessionario della strada, aveva anche per contratto l'obbligo dell'esercizio della linea, e nel contempo la facoltà di potersi costituire in Società in fra il periodo di tempo dal giorno cui avrebbe intrapreso i lavori a quello della loro ultimazione; e come che la Società si faceva lungamente attendere, ed il tempo utile era già trascorso, fu mestieri assumerne egli l'esercizio, malgrado non essere mai stata tale la sua intenzione, sia perchè riconoscevasene poco competente, sia per altri suoi particolari interessi, su cui poco a noi importa interloquire.

Fu allora che il Trewhella avendo bisogno di uomini competenti in materia, nominava e presentava all'approvazione del Governo, giusta l'art. 7 della convenzione per l'esercizio della linea, stipulata col Ministero dei LL. PP. ed il Consorzio concessionario, il Direttore e il Capo-Servizio del movimento e traffico in persona di anziane capacità ferroviarie, mentre per deficienza di titoli tecnici del mestiere, veniva respinta la proposta per l'Ing. Capo della trazione.

Carica questa, utile e indispensabile nell'interesse economico dell'Amministrazione la quale, osa lasciarla tuttavia improvveduta, malgrado le gravi conseguenze che si sperimentano, quasi giornalmente, nel servizio relativo.

Non pertanto fu dato mano all'impianto e all'organizzazione del servizio a sistema ridotto perfettamente riuscito per opera esclusiva del Capo del Movimento che in simile occasione ebbe a dare novella prova della sua sperimentata perizia nel servizio Amministrativo delle strade ferrate e nell'interesse veramente economico dell'esercente.

Epperò nel luglio del 1886, epoca in cui doveva effettuarsi l'apertura della linea all'esercizio pubblico, il Trewhella ne sospendeva l'esecuzione, dichiarando esser pronta la Società anonima « *The Sicilian Railways Company Limited London* » costituitasi per assumere non solo l'esercizio della linea Palermo-Corleone ben pure ogni genere d'industrie e di lavori pubblici utili alla Sicilia e all'Italia tutta, siccome ebbe a far pubblicare lo stesso rappresentante la Società al suo arrivo in Palermo, con una disinvoltura degna di miglior causa.

Così dopo un mese di ritardo, ma sempre sotto la responsabilità del Trewhella, poichè la Società non

si era voluta far riconoscere legittimo, poté aver luogo l'apertura della linea, dopo essersi ritirato il Direttore nominato dal Trewbella e che venne sostituito dal rappresentante la Società, tal di Mackenzie il quale assunse il sussiegno del più raffinato diplomatico e del più enciclopedico ingegnere, tuttochè fosse conosciuto in Italia e fuori per tutt'altra stoffa d'uomo. Questi benchè affatto estraneo al servizio ferroviario, comprese la necessità di servirsi dell'opera del Capo del Movimento, il solo competente che restava in carica, tanto che si affrettava riconfermarlo nelle sue funzioni.

Questo primo periodo di servizio ebbe appena pochi mesi di vita a causa dei disastri, a tutti noti, della strada che col sovraccaricare dell'inverno e per insufficienza di superla mantenere, andò quasi in rovina, arrecando le sue dolorose conseguenze, siccome abbiamo accennato nei precedenti capitoli. Pertanto il comico rappresentante la Società, per darsi l'aria di saper far qualche cosa, dispose un treno-Albergo, che lanciò sulla linea per un lungo periodo di tempo, in cui alloggiava uno sciame di suoi satelliti buontemponi, col pretesto di riparare i danni verificatesi, e dopo, in fretta e in furia, faceva le sue valigie e si eccitava, suscitando un nugolo di creditori ammuti-

nati, e chiuso l'esercizio, senza che la Società desse più alcun segno di vita!

Questo interregno ebbe la non breve durata di circa dieci mesi, e le beffe del paese furono prodigate a josa all'indirizzò del celebre Mackenzie e della povera ferrovia Palermo-Corleone.

Fu nel dicembre dello stesso anno che il Trevvella, sempre tenuto responsabile del fatto suo, veniva obbligato, in seguito alle parziali riparazioni apportate alla linea, a riaprire l'Esercizio ricorrendo nuovamente all'opera del suo infaticabile Direttore e del prelodato Capo del Movimento con quali fu inaugurato finalmente un regolare periodo di servizio da incoraggiare il commercio nei suoi interessi economici e da far presagire un utile dal sicuro sviluppo del traffico. Ma era scritto che questa malnata ferrovia non avrebbe avuto sorte migliore, giacchè dopo nove mesi di suo accurato e regolare procedere, cioè nel settembre 1888 la letargica Società facevasi viva per inviare a Palermo l'attuale negazione ferroviaria in persona di un suo Rappresentante, che in qualità di Direttore dell'Esercizio, veniva a sostituire quello in carica, il quale si ritirava definitivamente dall'affare per essere lasciato in pace ad accudire ai molteplici e delicati interessi di sua casa.

IV.

Or chi è cotesto nuovo individuo che si fa chiamare oggi Direttore? Cosa venne egli a fare a Capo dello Esercizio della ferrovia Palermo-Corleone? Quali requisiti e quali titoli egli ha per esserlo?

Nella sua divisa di traliccio dal comodo camiciotto, balbettando appena la lingua italiana, dai modi apparentemente timidi ed umili anzi che no, egli percorre la linea a piedi per apprenderne il servizio, mercè l'istruzione che va mendicando dai guardiani e dagli operai della strada. Si capisce di leggieri che egli altro non può essere che un infaticabile operaio e nulla più.

Con tale aureola, del resto per nulla disonorevole, veniva ad assidersi alla direzione dell'Azienda per demolire tutto quanto era stato organizzato nell'interesse del servizio pubblico e dell' esercente stesso.

Vero è che il suo primo ordine di servizio impartito in Ufficio fu quello di lasciare a tutti libertà di imitarlo nel suo costume quasi adamitico, di cui fa uso, a suo dire, nei paesi meridionali, ma ciò non cale, perocchè quantunque da tutti disubbidito, non se ne adonta ed esilara invece con ben altre fecezie del genere. Non si sa però se il pubblico con cui neces-

sariamente egli trovasi in contatto, riceva la medesima lusinghiera impressione di quella che ne provano, loro malgrado, i suoi dipendenti.

Ma lasciamo stare coteste miserie umane e discorriamo meglio di quelle riflettenti il nostro assunto.

Il nuovo Direttore dunque ignora che l'Azienda di una ferrovia con tutti gli oneri che le pesano in armonia alla fiscalità dello Stato, con tutte le malarti che le si esercitano a vantaggio esclusivo della pubblica esigenza, con tutte le responsabilità dirette ed indirette che l'avvinghiano e colla concorrenza facile ad esercitarsi a simile ferrovia coi vecchi mezzi di trasporto difficili ad eliminarsi per chi non sa farlo e per chi è privo di conoscenze e di relazioni paesane, non è compito lieve, e richiede pertanto uomini che sappiano comprendere il meccanismo del servizio delle strade ferrate.

Allorquando però di questi uomini si difetta o vogliasi che si difetti, l'Azienda si dissolve, rovina e cade nel ridicolo.

Tale è appunto l'odierna condizione della Palermo Corleone, la di cui amministrazione, se da un canto sembra ben facile cosa, dall'altro esige per sua natura, interessamento maggiore e concetti ben coordinati che mirino al suo vero interesse economico.

Questi concetti, in base ai quali aveva avuto origine il periodo di esercizio dell' Impresa Trehwella, non essendo alla portata di potere essere compresi dal nuovo Direttore, questi ne impedisce l'attuazione e pertanto l'Azienda rovina!

Difatti la produttività della linea dipende in gran parte dai provvedimenti saldi, efficaci ed opportuni, richiesti dalle circostanze. Ma quali provvedimenti utili credete abbia suggerito il Direttore dell' Esercizio non quelli di opporsi a tutto quanto di buono e veramente ferroviario era stato organizzato allora nell'interesse economico dell'Amministrazione e di mettersi perciò in aperta contraddizione col Capo del Servizio di cui, del resto, siccome si capiva da tutti, la Ferrovia Corleone avea avuto necessariamente e praticamente bisogno?

Si può anche comprendere come talune volte la presunzione ed il mal vezzo d'innovare, sia il primo atto del nuovo venuto, ma non si capisce poi quando ciò vuol praticarsi da una negazione ferroviaria personificata nel nostro soggetto. Ora, essendo che per legge le ferrovie ridotte non usufruiscono di alcuna sovvenzione governativa, salvo casi di speciale benevolenza acquisita che non ha nè potrà mai avere certamente la Corleone, non si comprende su quali ri-

corse economiche possa fondare le sue speranze una Amministrazione retta da un uomo ignaro della sua missione.

Non per questo però un amministratore debba dar miserando spettacolo dell'infelice suo sistema amministrativo esponendosi così alla critica e al biasimo di quanti vi si trovano in reazione di affari. Infatti, non aver mai voluto o potuto pagare le tasse sociali dovute allo Stato, il rimandare indietro i suoi creditori lasciando non di rado in sofferenza le loro partite a liquidare, ed acquistare poi d'altri fornitori le necessarie provviste a spizzico, il lasciarsi continuamente pignorare a favore di essi creditori financo il mobilio degli uffici, le son cose queste contro cui si ribella il prestigio di un'Azienda alla quale non sarà mai dato in siffatta guisa mantenere alta la dignità dei suoi propositi!

V.

Cotesto Direttore insciente dei suoi errori, e della sua incapacità come Capo dello Esercizio di una ferrovia, ribelle ai suggerimenti d'ordine amministrativo e disciplinare apprestategli dall'unico suo Capo servizio competente a cui avrebbe dovuto affidarsi se

l'orgoglio non lo avesse reso sordo, ha follemente preteso reggere il traffico sulle tariffe e le condizioni delle tre grandi reti ferroviarie Italiane, ed ha finito con farle manomettere da intrusi ignoranti del servizio, ora in un modo, ora in un altro, ora a favore di questi ora di quell'altro senza alcun utile profitto, e vi ha perciò arrecato il più orribile confusionismo! E per soprassello, fra tanto malfatto, ha creduto bene affidarsi a taluni agenti intermediari locali ai quali, coll'insano pretesto di sviluppare il traffico concede far percepire a loro esclusivo utile il 5 0/0 sui prodotti lordi dell'Esercizio merci cioè una media di circa 5000 lire all'anno per ciascun Agente senza considerare le dannose conseguenze economiche derivanti da una inutile facilitazione data a simili mezzi da un'Amministrazione così in disagio. Non solo questo, ma si permette altresì lasciare ad libito di cotesti intermediari, senza alcun controllo dell'Azienda, la riscossione dei dritti di magazzino, avendo essi la facoltà esclusiva di rilevare le merci dalle Stazioni appena arrivate, immetterle nei propri magazzini per farne poi consegna ai rispettivi destinatari.

A nulla valsero le opposizioni del Capo Servizio per impedire tanta jattura, siccome non valsero per tante altre innovazioni del genere, apportate dal nuovo

Direttore, e che sarebbe lungo enumerare, fra cui ve ne furono di quelle che arrecarono gravi e disgustose conseguenze!

Si comprende facilmente perciò come durante il periodo di esercizio sostenuto dall'Impresa succoncessionaria cioè dal 1° gennaio al 15 settembre 1888, epoca in cui il servizio procedeva con concetti pratici ben coordinati ed immuni di estranea ingerenza e d'ignoranti che in atto lo dissolvono, i prodotti della linea furono di L. 173.755, 95 quando più tardi, col succedersi dell'attuale Capo dell'Esercizio che col suo talento rinnovatore si affidava non solo ai famosi intermediari altresì alle sue peregrine cognizioni ferroviarie, si ebbe per lo stesso periodo di tempo, cioè dal 16 settembre 1888 al 31 maggio 1889, un prodotto di L. 164.964, 11 con una diminuzione perciò al prodotto precedente di L. 8.791, 84!

È evidente dunque l'errore in cui ha voluto ostinatamente incorrere l'attuale Direttore, coll'attenersi a simili espedienti senza riscontro, respinti da ogni savia Amministrazione perchè derisori e dannosi agli interessi economici di ogni pubblica e privata azienda.

Nè questo è tutto; ha di che rattristarsi ancora l'amministrazione della Corleone! Ed in vero se l'anno 1889 allor quando non era del tutto spiegata la dottrina amministratrice del nuovo Direttore e preva-

leva qualche concetto pratico in Direzione, si è chiuso con un prodotto lordo di L. 260.129, 91 rappresentato da un movimento di 71.611 viaggiatori e 15.188 operazioni di merci e bagagli, il primo semestre dell'anno scorso, senza subire la crisi economica dell'anno precedente a quest'ultimo che aveva in gran parte paralizzato gli affari, si è chiuso con un prodotto di sole L. 114.506, 50 rappresentato da 33.764 viaggiatori e 8.743 operazioni di merci e bagagli, e sarebbe ancor più grave danno se i semestri successivi si mantenessero nelle stesse proporzioni di diminuzione.

Quando poi con tanta eccentricità, e colla continua noncuranza degli utili e pratici suggerimenti, si vuol correre la china delle corbellerie senza un criterio direttivo, senza alcun controllo alla contabilità delle spese, senza alcuna gerarchia burocratica, senza ordine e disciplina nel servizio il quale perciò è scosso e demoralizzato; allora conviene deporre il logoro fardello nell'interesse di tutto e di tutti, e sarebbe pertanto insana logica se il Governo ed il Consorzio concessionario (chè anch'essi hanno dritto a concorrere agli utili che dovrebbe rendere l'Esercizio della linea) non mirassero a questo fine salutare, cioè a quello di raccogliere il fardello e rinsanguarlo con un nuovo elemento Direttivo veramente ferroviario ed eminente-

mentemente amministrativo, ripristinando così il salutare impulso ad un tanto desiderato servizio pubblico ben avviato allora ed oggi disordinato dall'insipienza di un uomo disadatto!

VI.

Ora, essendo il prodotto medio della linea, siccome abbiamo accennato di L. 260.000 circa, si pretendo far fronte ad una spesa annuale enorme di circa L. 340.000 presso a poco così ripartita:

Manutenzione ordinaria della strada .	L. 96.000
Consumo e riparazioni locomotive e materiale rotabile	» 50.000
Locale d'Ufficio, approvvigionamenti ed attrezzature	» 10.000
Personale di tutti i servizi	» 180.000
Altre spese varie	» 4.000

Totale L. 340.000

Prodotti lordi della linea. » 260.000

Deficit L. 80.000

Senza calcolare le tasse erariali per L. 20.000 annue circa che in tutto costituisce una passività annuale di L. 100.000!!!

Ora ci è lecito domandare di quale capitale nominale o anchè parzialmente versato dispone la Società onde potere far fronte ad una simile passività?

Quale potrà mai essere il reddito del capitale impiegato? Quando potrà mai avverarsi un dividendo qualsiasi?

Ci è lecito invece presumere, anzi sembra accertato che capitali non ve ne siano e che la passività sia sostenuta dalle rate annue di L. 286.000 che il Consorzio della Provincia Concessionario, giusta convenzione, paga già al signor Trehwella appaltatore delle opere di costruzione e dovrà pagare ancora per un periodo di dodici anni, e per esso alla Società a cui la strada fu ceduta per l'Esercizio, dallo stesso appaltatore succoncessionario.

L'avvenire perciò è ignoto e la linea quindi ha bisogno di grandi risorse e di amministratori che sappiano procurargliele!

Questo stato di cose assai sconsolante per le fondate speranze su di un nuovo sistema di ferrovie che si esperimenta fra noi per la prima volta la di cui vitalità è dovuta a talune azioni infruttifere gittate sul

mercato di Londra, non è solamente da addebitarsi ai difetti o alla condizione della linea limitata da per sé stessa ai 68 Km. siccome sembra a prima vista, ma è da ritenersi invece vi concorra per la maggior parte l'esperimentata insufficienza di colui che ne ha in mano la Direzione.

Nè vale farsi credere animati dalle migliori intenzioni, bisogna invece esser pratici del meccanismo del servizio ferroviario, saperlo regolare a seconda il bisogno, escogitarne i mezzi di produttività ed eliminarne la concorrenza col savio e pratico rimaneggiamento delle locali tariffe d'affidarsi ad intelligenti ed esperimentate capacità senz'altra ingerenza abusiva.

Onde corroborare le su esposte considerazioni, e perchè queste non vengano malignamente interpretate, giova far rilevare in quali condizioni di servizio si regga oggi questa mal capitata linea ferroviaria le di cui comiche vicende non è qui il caso rammentare.

Ed invero non si volle peranco attivare, dopo 4 anni di esercizio, il servizio telegrafico per conto dei privati nelle Stazioni della linea i di cui Comuni omonimi per la maggior parte mancano tuttavia di Uffici telegrafici.

Non fu mai fin qui rinnovato, nè tampoco accresciuto, lo scarso materiale rotabile non adatto nè sufficiente alla bisogna.

Trentacinque carri merci della portata di sei tonnellate ciascuno e ventiquattro vetture di Tramvys in tutto; ond'è che non di rado i prodotti del ricco ed ubertoso Circondario interessato, che in questo unico e solo mezzo di moderna viabilità ripone le economiche risorse del suo commercio, giacciono inespportati in campagna e, dopo lunga giacenza nei recinti aperti delle Stazioni, sono ritirati dagli speditori ed inoltrate a destino con altri mezzi e per altre vie.

Non si sono acquistate mai locomotive di maggior portata: otto in tutto della forza di 25 a 30 cavalli ciascuna, la di cui trazione è limitata a poco più di 50 tonnellate, e le riparazioni *affidate in appalto agli stessi macchinisti che lo richiedono*, senza alcun controllo tecnico a garanzia dell'Amministrazione stessa!

Le Stazioni senza magazzini nè tettoie pel ricovero delle merci e delle carrozze lasciate esposte alle ingiurie del tempo. Talune stazioni senza stradelle di accesso e sprovviste di chiusura di cinta. Tutte poi sfornite di mobiglio e in uno stato di indecenza riprovevole; e quel ch'è peggio senza ponti a bilico pel pesaggio dei carri merci *il di cui carico si calcola ad occhio, e croce!*

E poi una continua elargizione di biglietti di favore al primo venuto. Riduzioni continue di tariffe proposte

dai mezzani. Abboni di un tanto per cento sui trasporti. Restituzioni di tasso pagate a scopo d'incoraggiamento. Concessione pel trasporto anche di un solo carro carico da un dato Km. della linea all'altro, spinto da una locomotiva sempre a disposizione, che consuma cento per ricavare dieci e poi per giunta, una folla di ignoranti intrusi che spadroneggiano, progettano, insinuano e succhiano. E per chiusa: attivazioni di treni merci per rimorchiare due o tre carri da Palermo a Corleone e nulla da Corleone a Palermo per favorire un solo spediteiro e per finire: riduzione del 50 0/0 ai militari, ai cacciatori, ai testimoni giudiziari, agli emigrandi, alle Scuole di Corleone, alle bande musicali, agli elettori amministrativi, agli amici, ai commessi di bottega e a tutti i piccoli e grossi funzionari pubblici! E ciò malgrado l'opposizione del Capo Servizio a tanta grazia di Dio.

Che più? È questo il modo di far quattrini?

È così che si amministrano le Aziende?

È questo il miglior mezzo per avvisare al modo di rendere produttiva una Ferrovia economica?

Ai presenti ed ai posteri l'ardua sentenza!

VII.

A tanta insufficienza d'amministrazione, a tanto sperpero di cose, a tanta lagrimevole insipienza non fa difetto la nota comica che per amor di verità è mestieri far qui rilevare. Pria però che la si accenni conviene notare altresì come questo nuovo Amministratore usi in sì larga copia dell'opera di taluni cauti e foggianti a Consiglieri intimi e tecnici di simile amministrazione, i quali con un tal quale affaccendarsi vogliono dare ad intendere un indefesso disbrigo giuridico di gravi cose, là dove non ve ne sono, nè possono mai esservene almeno fino a quando quella della Corleone non sarà una grande Amministrazione seria o tale da avvalorarsi nella coscienza pubblica.

A nostro debole avviso quindi è anche questa una passività superflua e ridicola che subisce la povera Corleone!

Ritornando dunque alla nota comica fa ridere p. e.: assistere all'affaccendarsi del Direttore, quando riceve e constata i giornalieri versamenti dei prodotti del traffico: è cosa veramente esilarante; l'è un batticuore, un... indescrivibile che ordinariamente termina con delle esclamazioni di sconforto allorquando il numerario delle tredici Stazioni, sommato insieme,

non raggiunge le sei o settecento lire! Epperò ripreso animo, discute, progetta e finalmente delibera, (sentito anche il parere del fattorino) i seguenti provvedimenti:

1. Commettere in credito altre parecchie tonnellate di carbone.

2. Liquidare con maggiore puntualità il 5 0/0 agli intermediari o mezzani del traffico, lasciando ben inteso, sempre in sofferenza il pagamento delle fatture ai fornitori.

3. Cambiare l'orario dei due soli treni ordinari in circolazione, ordinando più di 2000 esemplari del nuovo orario in tutte le foggie e dimensioni per costi di parecchie centinaia di lire!

4. Riunire il così detto Comitato medico di un servizio sanitario che non esiste, per decidere se sia il caso di poter pagare lo stipendio di 40 lire mensili ai due dottori adibiti per la bisogna.

5. In ultimo, colla speranza di un migliore successo pecuniario, si va a casa a riposare, non senza avere prima concordato un'ascensione al Santuario di Monte Pellegrino a cavallo ai somari!

Altro che americanate!!

In quanto poi al famoso sistema burocratico ad

tato in Direzione eccovene un esempio abbastanza eloquente:

Alle cose di servizio riferite con rapporto scritto si fanno le più alte meraviglie e si ordina di astenersene per l'avvenire allo scopo di non lasciare probabilmente documenti in archivio, val quanto dire: *verba volant scripta manent* e così sia!

Non è per muovere dilleggio alla dottrina manuale sperimentatissimo Direttore dell'Esercizio che abbiamo voluto anche a questo accennare, ma è bene si sappia in quali condizioni amministrative burocratiche fiorisce la Direzione della Ferrovia Palermo Corleone e quali garanzie serie possa essa mai offrire agli interessi economici suoi e a quelli del pubblico servizio!!!

Non a caso abbiamo accennato alla dottrina manuale dell'egregio Direttore; havvi fra le tante ragioni che a questo c'indusse, un argomento che merita di esser messo in luce:

L'umanitario Direttore dolente della suggeritagli necessità disciplinare di dovere cioè ricorrere alle punitzioni pecuniarie da infliggersi al personale che le ha meritate, avrebbe voluto sostituire a questo provvedimento, quello delle *sottitute nelle parti più molli del corpo* siccome egli dice essere stata sua abitudine praticare coi poveri operai indigeni delle Indie Inglesi, ov'egli.

trascorse quasi tutta la sua vita nella qualità di assistente di certi lavori intrapresi da alcune compagnie irlandesi.

Una simile proposta, come tante altre del genere, che egli si credeva in dovere di realizzare, respinta sdegnosamente dal Capo Servizio reso ormai incompatibile ai servizi di una difettosa Amministrazione, la quale, tuttochè garantita dalle nostre leggi civili, non lascia di credersi, a mezzo del suo rappresentanza arbitra di popoli barbari, non ebbe nè poteva mai avere attuazione.

Ma non per questo non si comprende l'alto ideale dell'ottimo Amministratore della Ferrovia Palermo-Corleone e di chi altri potrebbe oggi vantarsi di essere coadiutore ed emulo delle di lui inconsideratezze!

È certo per altro che questa ferrovia ideata e compiuta sotto i più caldi voti e i migliori auspici dell'intera popolazione di uno dei più ricchi circondari della provincia di Palermo, va oggi così in rovina e sgovernata dall'insipienza di gente disadatta.

VIII.

Che dire poi del personale di servizio? Quale serietà potrà esso mai presentare? Demoralizzato da un

sistema amministrativo tutto da ridere e che non ha riscontro pel suo eccezionale andazzo! Scandalizzato dal continuo succedersi di sequestri fin dentro l'Ufficio del suo Direttore. Retribuito a sistema arciridotto. Alloggiato in certe catapecchie che si nomano Stazioni, a guisa di animali immondi. Obbligato a farla da Capo Stazione e da manuale, da Capo treno e da facchino, da Cassiere e da fattorino, da Capo ufficio e da portinaio. Senza organico, senza stabilità, senza avvenire e senza coscienza del suo essere, ha finito col ridere anche se stesso e deridere il sistema malinteso a cui si è creduto attenere il Direttore rappresentante la *The Sicilian Railways Company Limited* di Londra, a titolo di buon esempio amministrativo a dispetto delle sue 12.000 lire annue di stipendio piovutegli come manna dal Cielo!

Capo servizio uomo di carriera percorsa nelle linee della Sicilia a cui fu richiesto per essere unardi così malmenato, educato all'ordine, alla disciplina, alla serietà e nello stesso tempo alla rettitudine degli intendimenti delle grandi amministrazioni ferroviarie. E comunque abbia dedicato tutto se stesso all'impianto e all'organizzazione di questa ferrovia economica, ha dovuto vivamente sorprendersi nell'essersi trovato in disaccordo nelle più elementari cose

mento ri et-

re bella

in. Il loro

prio paese

tti insieme

on abbiano

del nostro

Pa-

tti ottavere

la n. z.

ideale

nuovere ne

dippiù pre

e in Ufficio

ciò a co

zio di pici

e le d'ari

na

avuto ri-

ccidenti che

ione, e si

abundanti

ar -

verdetto di giustizia che

De